

REC'D 22 FEB 2005

WIPO

PCT



Mod. C.E. - 1-4
IB/2004/04195

Ministero delle Attività Produttive

Direzione Generale per lo Sviluppo Produttivo e la Competitività

Ufficio Italiano Brevetti e Marchi

Ufficio G2



**Autenticazione di copia di documenti relativi alla domanda di brevetto per:
INVENZIONE INDUSTRIALE N. BO 2003 A 000763 ✓**

Si dichiara che l'unità copia è conforme ai documenti originali
depositati con la domanda di brevetto sopra specificata, i cui dati
risultano dall'accluso processo verbale di deposito.

Inoltre Istanza di Correzione (pagg. 2) depositata presso CCIAA di Bologna in data 08.01.2004
prot. n. BOV 0001.

**PRIORITY
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

12 GEN. 2005

Roma

IL FUNZIONARIO

Paola Giuliano

Dr.ssa Paola Giuliano

Caso: FER40047

Ns.Rif.:8/1045

MODULO A (1/2)AL MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI (U.I.B.M.)DOMANDA DI BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE N° **BO2003A 000763****A. RICHIEDENTE/I**

COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE	A1	FERRARI S.P.A.		
NATURA GIURIDICA (PF / PG)	A2	PG	COD.FISCALE PARTITA IVA	A3 00159560366
INDIRIZZO COMPLETO	A4	VIA EMILIA EST 1163 - 41100 MODENA (MO)		
COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE	A1			
NATURA GIURIDICA (PF / PG)	A2		COD.FISCALE PARTITA IVA	A3
INDIRIZZO COMPLETO	A4			
B. RECAPITO OBBLIGATORIO IN MANCANZA DI MANDATARIO	B0	(D = DOMICILIO ELETTIVO, R = RAPPRESENTANTE)		
COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE	B1			
INDIRIZZO	B2			
CAP/ LOCALITA'/PROVINCIA	B3			
C. TITOLO	C1	PEDALIERA REGOLABILE PER UN AUTOVEICOLO.		

D. INVENTORE/I DESIGNATO/I (DA INDICARE ANCHE SE L'INVENTORE COINCIDE CON IL RICHIEDENTE)

COGNOME E NOME	D1	STEFANI Giovanni
NAZIONALITA'	D2	
COGNOME E NOME	D1	
NAZIONALITA'	D2	
COGNOME E NOME	D1	
NAZIONALITA'	D2	
COGNOME E NOME	D1	
NAZIONALITA'	D2	

E. CLASSE PROPOSTA	SEZIONE	CLASSE	SOTTOCLASSE	GRUPPO	SOTTOGRUPPO
	E1	E2	E3	E4	E5

F. PRIORITA'

DERIVANTE DA PRECEDENTE DEPOSITO ESEGUITO ALL'ESTERO

STATO O ORGANIZZAZIONE	F1		TIPO	F2	
NUMERO DOMANDA	F3		DATA DEPOSITO	F4	/ /
STATO O ORGANIZZAZIONE	F1		TIPO	F2	
NUMERO DOMANDA	F3		DATA DEPOSITO	F4	/ /

G. CENTRO ABILITATO DI RACCOLTA COLTURE DI MICROORGANISMIFIRMA DEL / DEI
RICHIEDENTE / I533/BM - BORRELLI Raffaele
STUDIO TORTA S.R.L.

MODULO A (2/2)

I. MANDATARIO DEL RICHIEDENTE PRESSO L'UIBM

LA/E SOTTOINDICATA/E PERSONA/E HA/HANNO ASSUNTO IL MANDATO A RAPPRESENTARE IL TITOLARE DELLA PRESENTE DOMANDA INNANZI ALL'UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI CON L'INCARICO DI EFFETTUARE TUTTI GLI ATTI AD ESSA CONNESSI (DPR 20.10.1998 N. 403).

NUMERO ISCRIZIONE ALBO E NOME:	I1	251/BM BOGGIO LUIGI; 615/BM BONGIOVANNI SIMONE; 533/BM BORRELLI RAFFAELE; 426/BM CERBARO ELENA; 482/BM FRANZOLIN LUIGI; 294/BM JORIO PAOLO; 123/BM LO CIGNO GIOVANNI; 987/BM MACCAGNAN MATTEO; 359/BM MODUGNO CORRADO; 358/BM PLEBANI RINALDO; 252/BM PRATO ROBERTO; 545/BM REVELLI GIANCARLO; 842/B BELLEMO MATTEO; 843/B BERGADANO MIRKO; 959/B CERNUZZI DANIELE; 846/B D'ANGELO FABIO; 847/B ECCETTO MAURO; 999/B LOVINO PAOLO; 1000/B MANCONI STEFANO; 1001/B MANGINI SIMONE
DENOMINAZIONE STUDIO	I2	STUDIO TORTA S.r.l.
INDIRIZZO	I3	Via Viotti, 9
CAP/ LOCALITÀ/PROVINCIA	I4	10121 TORINO (TO)
L. ANNOTAZIONI SPECIALI	L1	

M. DOCUMENTAZIONE ALLEGATA O CON RISERVA DI PRESENTAZIONE

TIPO DOCUMENTO	N. Es. ALL.	N. Es. RIS.	N. PAG. PER ESEMPLARE
PROSPETTO A, DESCRIZ., RIVENDICAZ. (OBBLIGATORI 2 ESEMPLARI)	2		20
DISEGNI (OBBLIGATORI SE CITATI IN DESCRIZIONE, 2 ESEMPLARI)	2		5
DESIGNAZIONE D'INVENTORE	1		
DOCUMENTI DI PRIORITÀ CON TRADUZIONE IN ITALIANO			
AUTORIZZAZIONE O ATTO DI CESSIONE			

	(SI/NO)
LETTERA D'INCARICO	NO
PROCURA GENERALE	NO
RIFERIMENTO A PROCURA GENERALE	SI

ATTESTATI DI VERSAMENTO	(LIRE/EURO)	IMPORTO VERSATO ESPRESSO IN LETTERE
Foglio Aggiuntivo per i Seguenti Paragrafi (BARRARE I PRESCELTI) DEL PRESENTE ATTO SI CHIEDE COPIA AUTENTICA? (SI/NO)	Euro	DUECENTONOVANTUNO/80
SI CONCEDE ANTICIPATA ACCESSIBILITÀ AL PUBBLICO? (SI/NO)	A	D F
DATA DI COMPILAZIONE	SI	
	NO	
	19/12/2003	

FIRMA DEL/DEI RICHIEDENTE/I

533/BM - BORRELLI Raffaele
STUDIO TORTA S.R.L.

VERBALE DI DEPOSITO

NUMERO DI DOMANDA	BO2003A 000763 ✓	
C.C.I.A.A. DI	BOLOGNA	Cod. 37
IN DATA	19/12/2003 ✓	IL/I RICHIEDENTE/I SOPRAINDICATO/I HA/HANNO PRESENTATO A ME SOTTOSCRITTO
LA PRESENTE DOMANDA, CORREDATA DI N.	0	FOGLI AGGIUNTIVI, PER LA CONCESSIONE DEL BREVETTO SOPRA RIPORTATO.
N. ANNOTAZIONI VARIE DELL'UFFICIALE ROGANTE	NESSUNA	
IL DEPOSITANTE	L'UFFICIALE ROGANTE	
STUDIO TORTA S.R.L.		



PROSPETTO MODULO A

DOMANDA DI BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE

NUMERO DI DOMANDA:

BO2003A 000763

DATA DI DEPOSITO:

19/12/2003

A. RICHIEDENTE/I COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE, RESIDENZA O STATO ;

FERRARI S.P.A.
VIA EMILIA EST 1163
41100 MODENA (MO)

C. TITOLO

AUTOMOBILE PROVISTA DI UN TETTO APRIBILE.

SEZIONE

CLASSE

SOTTOCLASSE

GRUPPO

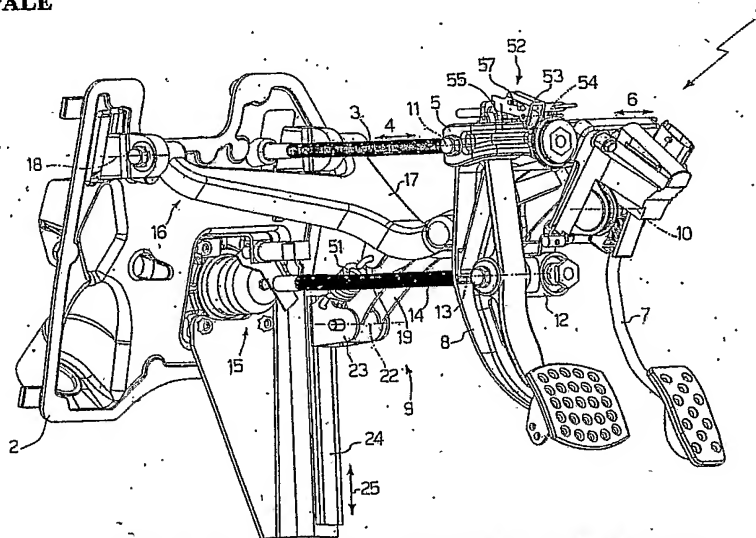
SOTTOGRUPPO.

E. CLASSE PROPOSTA**O. RIASSUNTO**

Una pedaliera regolabile per un autoveicolo è provvista di almeno due pedali (7, 8) per l'accelerazione e, rispettivamente, la frenatura dell'autoveicolo montati su di un elemento di supporto (5), la cui posizione rispetto ad un telaio fisso dell'autoveicolo viene controllata selettivamente da un dispositivo di regolazione (9) definito da un manovellismo (16) interposto tra l'elemento di supporto (5) ed il telaio stesso.



UFFICIO BREVETTI
IL DIRETTORE

P. DISEGNO PRINCIPALE

FIRMA DEL / DEI
RICHIEDENTE / I

Raffaele Borrelli

533/BM -- BORRELLI Raffaele
STUDIO TORTA S.R.L.

BO2003A 000763

DESCRIZIONE

19 DIC. 2003

del brevetto per invenzione industriale
di FERRARI S.P.A.,
di nazionalità italiana,
con sede a VIA EMILIA EST, 1163
41100 MODENA

Inventore: STEFANI Giovanni

*** **** **

La presente invenzione è relativa ad una pedaliera regolabile per un autoveicolo.

Gli autoveicoli in commercio sono provvisti di un posto di guida comprendente un sedile, un volante, una pedaliera, ed un cruscotto. Non essendo note a priori le caratteristiche fisiche della persona o delle persone che condurranno l'autoveicolo, è necessario predisporre una serie di dispositivi di regolazione, i quali permettono di variare la posizione relativa dei vari componenti del posto di guida in modo da adattare le misure del posto di guida alle caratteristiche fisiche del conducente. Nella maggior parte degli autoveicoli in commercio, la pedaliera ed il cruscotto sono disposti in posizione fissa, il volante è generalmente regolabile in altezza, ed il sedile è regolabile sia in altezza, sia nella distanza rispetto al volante.

La soluzione che prevede di mantenere

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

sostanzialmente fissi cruscotto, pedaliera, e volante e di avanzare ed arretrare il sedile è di semplice ed economica attuazione ed è, quindi, utilizzata nella grande maggioranza degli autoveicoli; tuttavia, questa soluzione presenta anche alcuni inconvenienti, in quanto risulta impossibile realizzare una geometria del cruscotto che permetta una corretta visione della sua strumentazione per ogni posizione del sedile.

Inoltre, la soluzione appena descritta comporta la realizzazione di un posto di guida relativamente esteso in lunghezza in modo da ottenere una corsa sufficientemente lunga del sedile; tale requisito è pienamente accettabile in un autoveicolo con quattro o più posti, cioè in un autoveicolo provvisto anche di sedili posteriori, ma può risultare problematico in un autoveicolo a due posti, cioè in un autoveicolo privo di sedili posteriori, il quale presenta una lunghezza complessiva dell'abitacolo relativamente ridotta.

Per ovviare agli inconvenienti sopra descritti sono state proposte delle soluzioni in cui il sedile del posto di guida è fisso e la pedaliera ed il volante sono mobili rispetto al sedile in modo da variare la propria distanza dal sedile stesso.

In particolare, sono state proposte molte soluzioni per realizzare una pedaliera regolabile per un

autoveicolo; tuttavia, le soluzioni note presentano diversi inconvenienti in quanto presentano una corsa di regolazione molto ridotta, sono complesse, e risultano di difficile costruzione.

Scopo della presente invenzione è di realizzare una pedaliera regolabile per un autoveicolo che sia esente dagli inconvenienti sopra descritti e sia di semplice ed economica attuazione.

Secondo la presente invenzione viene realizzata una pedaliera regolabile per un autoveicolo come rivendicato nella rivendicazione 1.

La presente invenzione verrà ora descritta con riferimento ai disegni annessi, che ne illustrano un esempio di attuazione non limitativo, in cui:

la figura 1 è una vista prospettica schematica di una preferita forma di attuazione della pedaliera regolabile della presente invenzione;

le figure 2 e 3 sono due viste laterali della pedaliera regolabile della figura 1 illustrata in due differenti posizioni operative;

la figura 4 è una sezione longitudinale di un primo particolare della figura 1 illustrato in due differenti posizioni operative; e

la figura 5 è una sezione longitudinale di un secondo particolare della figura 1 illustrato in due

differenti posizioni operative.

Con riferimento alle figure 1, 2, e 3, con 1 è indicata, nel suo complesso, una pedaliera regolabile per un autoveicolo non illustrato.

La pedaliera 1 comprende una piastra 2 di fissaggio, la quale consente l'ancoraggio della pedaliera 1 stessa ad un telaio fisso (non illustrato) dell'autoveicolo (non illustrato), e supporta un'asta 3 dentata di guida, che sporge dalla piastra 2 in una direzione 4 determinata, presenta un asse 3a longitudinale, ed è provvista di una dentatura presentante, in sezione longitudinale, una forma sostanzialmente a V.

L'asta 3 è impegnata in maniera scorrevole da una slitta 5, la quale si estende in una direzione 6 sostanzialmente trasversale alla direzione 4, presenta un foro 5a centrale (figura 4) ricavato attraverso la slitta 5 e disposto coassialmente all'asse 3a, supporta, nella fattispecie, due pedali 7, 8 per l'accelerazione e, rispettivamente, la frenatura dell'autoveicolo (non illustrato), ed è mobile lungo l'asta 3 stessa sotto la spinta di un dispositivo 9 di azionamento che verrà meglio illustrato nel seguito.

Secondo una variante non illustrata, la slitta 5 supporta, inoltre, un pedale-frizione dell'autoveicolo

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533



(non illustrato).

Il pedale 7 è un pedale di tipo noto montato sulla slitta 5 per oscillare, rispetto alla slitta 5 stessa, attorno ad un asse 10 di fulcro sostanzialmente parallelo alla direzione 6, ed il pedale 8 è incernierato, in corrispondenza di una sua estremità libera, alla slitta 5 per oscillare, rispetto alla slitta 5 stessa, attorno ad un asse 11 di fulcro sostanzialmente parallelo all'asse 10.

Il pedale 8 è incernierato, inoltre, in corrispondenza di un suo punto intermedio, ad un manicotto 12 per oscillare, rispetto al manicotto 12 stesso, attorno ad un asse 13 di fulcro sostanzialmente parallelo all'asse 11.

Il manicotto 12 è montato coassialmente ad un'asta 14 dentata, la quale presenta un asse 14a longitudinale parallelo all'asse 3a, ed è provvista di una dentatura presentante, in sezione longitudinale, una forma sostanzialmente a dente di sega. Il manicotto 12 è accoppiato in maniera assialmente scorrevole all'asta 14 per compiere, lungo l'asta 14 stessa e sotto la spinta del dispositivo 9, spostamenti rettilinei nella direzione 4, ed è collegabile (secondo modalità che verranno meglio descritte nel seguito) all'asta 14 per impartire all'asta 14 stessa, a seguito

dell'oscillazione del pedale 8 attorno all'asse 11, spostamenti rettilinei nella direzione 4 in modo da comandare selettivamente il funzionamento di un dispositivo 15 di frenatura di tipo noto.

Il dispositivo 9 di azionamento comprende un manovellismo 16 comprendente, a sua volta, una manovella 17 incernierata alla piastra 2 per oscillare, rispetto alla piastra 2 stessa, attorno ad un asse 18 di fulcro sostanzialmente parallelo alla direzione 6, ed una biella 19, la quale è incernierata, in corrispondenza di un suo punto intermedio, ad una estremità libera della manovella 17 per oscillare, rispetto alla manovella 17 stessa, attorno ad un asse 20 di fulcro parallelo all'asse 18, e si estende tra due assi 21, 22 paralleli all'asse 20, e di cui l'asse 21 è l'asse di rotazione della biella 19 rispetto alla slitta 5, e l'asse 22 è l'asse di rotazione della biella 19 rispetto ad un pattino 23 accoppiato in maniera scorrevole ad una guida 24 rettilinea estendentesi in una direzione 25 ortogonale alle direzioni 4 e 6.

Secondo quanto illustrato nella figura 4, il dispositivo 9 comprende, inoltre, un dispositivo 26 di bloccaggio, il quale consente di bloccare la slitta 5 lungo l'asta 3, e comprende una pluralità di bracci 27 di presa (nella fattispecie tre bracci 27), che sono

montati all'interno del foro 5a, sono uniformemente distribuiti attorno all'asta 3 e, quindi, all'asse 3a, e presentano rispettive porzioni 28 dentate disposte in posizione affacciata all'asta 3 stessa.

I bracci 27 sono incernierati alla slitta 5 per oscillare, rispetto alla slitta 5 stessa e sotto la spinta di un dispositivo 29 attuatore, attorno a rispettivi assi 30 di fulcro trasversali all'asse 3a stesso tra una posizione di bloccaggio (figura 4b), in cui i bracci 27 si dispongono ad una distanza l'uno dall'altro approssimante per difetto il diametro dell'asta 3 in modo da permettere alle porzioni 28 di impegnare l'asta 3 stessa, ed una posizione di sgancio (figura 4a), in cui i bracci 27 si dispongono ad una distanza l'uno dall'altro approssimante per eccesso il diametro dell'asta 3 in modo da permettere alle porzioni 28 di disimpegnare l'asta 3 stessa.

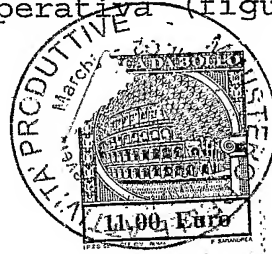
Il dispositivo 29 comprende un pistone 31 tubolare ad azionamento meccanico, il quale è montato all'interno del foro 5a coassialmente all'asse 3a, è accoppiato in maniera scorrevole all'asta 3, ed è provvisto, in corrispondenza di una sua prima estremità libera, di una flangia 32 anulare estendentesi radialmente verso l'esterno dalla superficie esterna del pistone 31, e, in corrispondenza di una sua seconda estremità libera, di

un piattello 33 fissato al pistone 31 stesso perpendicolarmente all'asse 3a.

Il pistone 31 presenta una pluralità di piste 34, le quali sono uniformemente distribuite attorno all'asse 3a, sono pari in numero al numero dei bracci 27, sono impegnate in maniera scorrevole, ciascuna, da un rispettivo braccio 27, e comprendono, ciascuna, un rispettivo primo tratto 34a ricavato attraverso la flangia 32 parallelamente all'asse 3a ed un rispettivo secondo tratto 34b ricavato attraverso il pistone 31 ed inclinato rispetto all'asse 3a stesso.

Il dispositivo 29 comprende, inoltre, una molla 35, la quale è montata all'interno del foro 5a coassialmente all'asse 3a, ed è interposta tra il piattello 33 ed un elemento 36 anulare fissato all'interno del foro 5a per spostare, e normalmente mantenere, il pistone 31 in una posizione di riposo (figura 4b), in cui le estremità libere dei bracci 27 impegnano i relativi tratti 34a e le porzioni 28 si dispongono all'esterno delle relative piste 34 per impegnare l'asta 3.

Il pistone 31 è mobile, sotto la spinta di una leva 37 incernierata all'interno del foro 5a per oscillare attorno ad un asse 38 di fulcro trasversale all'asse 3a e contro la spinta della molla 35, dalla citata posizione di riposo ad una posizione operativa (figura



4a), in cui le estremità libere dei bracci 27 impegnano i relativi tratti 34b e le porzioni 28 impegnano i relativi tratti 34a per disimpegnare l'asta 3.

La leva 37 sporge radialmente verso l'esterno dalla slitta 5 per essere azionata da un cavo 39 di trazione atto a spostare la leva 37 stessa attorno all'asse 38.

Con riferimento alla figura 5, il dispositivo 9 comprende, inoltre, un dispositivo 40 di bloccaggio, il quale consente di bloccare il manicotto 12 lungo l'asta 14, e comprende una pluralità di organi 41 di presa (nella fattispecie tre organi 41), che sono montati all'interno del manicotto 12, e sono uniformemente distribuiti attorno all'asta 14. Ciascun organo 41 è limitato radialmente da una faccia 42 dentata, la quale si estende parallelamente all'asse 14a, ed è disposta in posizione affacciata all'asta 14, ed è limitato assialmente da una porzione 43 conformata sostanzialmente a cuneo e disposta in impegno di una pista 44 troncoconica ricavata sulla superficie interna del manicotto 12 e normalmente comune a tutte gli organi 41.

Gli organi 41 sono mobili, sotto la spinta di un dispositivo 45 attuatore, tra una posizione di bloccaggio (figura 5a), in cui gli organi 41 si dispongono ad una distanza l'uno dall'altro

approssimante per difetto il diametro dell'asta 14 in modo da permettere alle facce 42 di impegnare l'asta 14 stessa, ed una posizione di sgancio (figura 5b), in cui gli organi 41 si dispongono ad una distanza l'uno dall'altro approssimante per eccesso il diametro dell'asta 14 in modo da permettere alle facce 42 di disimpegnare l'asta 14 stessa.

Il dispositivo 45 comprende un pistone 46 tubolare ad azionamento meccanico, il quale è montato all'interno del manicotto 12 coassialmente all'asse 14a, è accoppiato in maniera scorrevole all'asta 14, ed è limitato assialmente da una superficie 47 sostanzialmente troncoconica disposta in impegno delle porzioni 43, ed una molla 48, che è calzata sull'asta 14 coassialmente all'asse 14a, ed è interposta tra il manicotto 12 e gli organi 41 per spostare, e normalmente mantenere, gli organi 41 stessi nella loro posizione di bloccaggio ed il pistone 46 in una posizione di riposo (figura 5a).

Il pistone 46 è mobile, sotto la spinta di una leva 49 estendentesi attraverso il manicotto 12 per essere azionata da un cavo 50 di trazione e contro la spinta della molla 48, dalla citata posizione di riposo ad una posizione operativa (figura 5b), in cui gli organi 41 vengono spostati lungo la pista 44 e nella loro

posizione di sgancio.

A proposito di quanto sopra esposto, è opportuno precisare, inoltre, che:

il cavo 50 è, normalmente, collegato al cavo 39 per consentire al conducente dell'autoveicolo (non illustrato) di azionare con un'unica operazione i dispositivi 26 e 40; e

quando i dispositivi 26 e 40 vengono spostati nelle loro posizioni di sgancio, il manovellismo 16 viene spostato, e normalmente mantenuto, in una posizione operativa (figure 1 e 2), in cui la slitta 5 e, quindi, i pedali 7, 8 sono disposti alla massima distanza dalla piastra 2, da una molla 51 interposta tra la manovella 17 ed il pattino 23.

Il dispositivo 9 comprende, infine, un dispositivo 52 di bloccaggio del pedale 8 attorno all'asse 11 comprendente, a sua volta, una manovella 53, la quale è incernierata alla slitta 5 per oscillare, rispetto alla slitta 5 stessa, attorno ad un asse 54 di fulcro parallelo alla direzione 6, ed è mobile tra una posizione di bloccaggio (figura 4a), in cui la manovella 53 impegna un perno 55 sporgente dal pedale 8 parallelamente alla direzione 6 stessa, ed una posizione di sgancio (figure 1 e 4b). La manovella 53 viene azionata dal cavo 39 tramite un perno 56, il quale è

fissato al cavo 39 stesso, si estende parallelamente alla direzione 6, ed è mobile lungo una scanalatura 57 ricavata nella manovella 53 in modo da spostare il dispositivo 52 nella sua posizione di bloccaggio prima di spostare i dispositivi 26 e 40 nelle loro posizioni di sgancio e nella sua posizione di sgancio dopo aver spostato i dispositivi 26 e 40 nelle loro posizioni di bloccaggio.

Secondo una variante non illustrata, il dispositivo 26 viene sostituito con un dispositivo di bloccaggio atto a controllare selettivamente la posizione della manovella 17 attorno all'asse 18.

Secondo una ulteriore variante non illustrata, le aste 3 e 14 vengono sostituite con due aste filettate, le quali vengono poste in rotazione da rispettivi motori elettrici o, in alternativa, da un unico motore comune alle aste filettate stesse, e sono accoppiate alla slitta 5 ed al manicotto 12 tramite rispettivi accoppiamenti vite-madrevite.

In uso, il conducente dell'autoveicolo aziona i cavi 39 e 50 in modo da spostare in primo luogo il dispositivo 52 nella sua posizione di bloccaggio ed impedire l'oscillazione del pedale 8 attorno all'asse 11 e, quindi, i dispositivi 26 e 40 nelle loro posizioni di sgancio. A questo punto, il manovellismo ¹⁶ viene



spostato dalla molla 51 nella sua posizione operativa illustrata nelle figure 1 e 2, la pedaliera 1 viene spostata nella direzione 4 dal conducente tramite l'impegno del pedale 8, e, infine, una volta raggiunta la posizione desiderata lungo l'asta 3, i cavi 39 e 50 vengono rilasciati dal conducente stesso per consentire in primo luogo ai dispositivi 26 e 40 di disporsi nelle loro posizioni di bloccaggio e, quindi, al dispositivo 52 di disporsi nella sua posizione sgancio.

La pedaliera 1 presenta alcuni vantaggi principalmente discendenti dal fatto che la slitta 5 e, quindi, gli assi 10, 11 di fulcro del pedale 7 e, rispettivamente, del pedale 8 vengono spostati lungo una traiettoria rettilinea parallela alla direzione 4 e che il manovellismo 16 consente, in maniera semplice ed economica, di ottenere spostamenti relativamente ampi della slitta 5 nella direzione 4 stessa.

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

R I V E N D I C A Z I O N I

1.- Pedaliera regolabile per un autoveicolo, la pedaliera comprendendo un primo pedale (8) per la frenatura dell'autoveicolo; un secondo pedale (7) per l'accelerazione dell'autoveicolo stesso; mezzi di supporto (5) dei detti primo e secondo pedale (8, 7); ed un dispositivo di regolazione (9) per controllare selettivamente la posizione dei detti mezzi di supporto (5) rispetto ad un telaio (2) dell'autoveicolo; ed essendo caratterizzata dal fatto che il dispositivo di regolazione (9) comprende un manovellismo (16) interposto tra i mezzi di supporto (5) ed il telaio (2).

2.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 1, in cui il dispositivo di regolazione (9) comprende, inoltre, una prima guida (3) estendentesi in una prima direzione (4) determinata; i mezzi di supporto (5) essendo mobili lungo la prima guida (3).

3.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 2, in cui la prima guida (3) comprende una prima vite montata per ruotare attorno ad un proprio primo asse (3a) longitudinale; i mezzi di supporto (5) essendo accoppiati alla prima vite stessa tramite un primo accoppiamento vite-madrevite.

4.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 2 o 3, in cui il dispositivo di regolazione (9)

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

comprende, inoltre, una seconda guida (24) estendentesi in una seconda direzione (25) sostanzialmente trasversale alla prima direzione (4) ed una slitta (23) montata scorrevole lungo la seconda guida (24) sotto la spinta del manovellismo (16).

5.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 4, in cui il manovellismo (16) comprende una biella (19) interposta tra i mezzi di supporto (5) e la slitta (23) ed una manovella (17) interposta tra il detto telaio (2) e la biella (19) stessa.

6.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 4 o 5, in cui i mezzi di supporto (5) sono mobili sotto la spinta del detto manovellismo (16) tra una prima ed una seconda posizione di estremità; mezzi di spinta (51) essendo previsti per spostare, e normalmente mantenere, i mezzi di supporto (5) in una delle dette prima e seconda posizione di estremità.

7.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 6, in cui i detti mezzi di spinta (51) sono mezzi elastici di spinta interposti tra la detta slitta (23) ed il detto manovellismo (16).

8.- Pedaliera regolabile secondo una qualsiasi delle rivendicazioni da 2 a 7, in cui il dispositivo di regolazione (9) comprende, inoltre, primi mezzi di bloccaggio (26) per bloccare i detti mezzi di supporto

(5) lungo la detta prima guida (3), ed un primo dispositivo attuatore (29) per azionare i primi mezzi di bloccaggio (26) fra una prima posizione di bloccaggio dei mezzi di supporto (5) lungo la prima guida (3) ed una prima posizione di sgancio.

9.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 8, in cui i primi mezzi di bloccaggio (26) comprendono una pluralità di primi organi di bloccaggio (27) portati dai detti mezzi di supporto (5), distribuiti attorno alla detta prima guida (3), e mobili da e verso la prima guida (3) stessa, ed il primo dispositivo attuatore (29) comprende primi mezzi attuatori (31, 37) per spostare i primi organi di bloccaggio (27) dalla prima posizione di bloccaggio alla prima posizione di sgancio e secondi mezzi attuatori (35) per spostare i primi organi di bloccaggio (27) dalla prima posizione di sgancio alla prima posizione di bloccaggio.

10.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 8 o 9 e comprendente, inoltre, un'asta di comando (14) sostanzialmente parallela alla detta prima direzione (4), impegnata in maniera scorrevole attraverso il detto primo pedale (8), e collegabile con il primo pedale (8) stesso per azionare un dispositivo di frenatura (15) dell'autoveicolo; secondi mezzi di bloccaggio (40) essendo previsti per bloccare il primo pedale (8) lungo

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533



la detta asta di comando (14) ed un secondo dispositivo attuatore (45) essendo atto ad azionare i secondi mezzi di bloccaggio (40) fra una seconda posizione di bloccaggio del primo pedale (8) lungo l'asta di comando (14) ed una seconda posizione di sgancio.

11.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 10, in cui i secondi mezzi di bloccaggio (40) comprendono una pluralità di secondi organi di bloccaggio (41) portati dal primo pedale (8), distribuiti attorno all'asta di comando (14), e mobili da e verso l'asta di comando (14) stessa, ed il secondo dispositivo attuatore (45) comprende terzi mezzi attuatori (46, 49) per spostare i secondi organi di bloccaggio (41) dalla seconda posizione di bloccaggio alla seconda posizione di sgancio e quarti mezzi attuatori (48) per spostare i secondi organi di bloccaggio (41) dalla seconda posizione di sgancio alla seconda posizione di bloccaggio.

12.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 10 o 11, in cui il primo pedale (8) è montato girevole sui detti mezzi di supporto (5) per oscillare attorno ad un asse di fulcro (11) determinato; terzi mezzi di bloccaggio (52) essendo previsti per bloccare angolarmente il primo pedale (8) attorno al detto asse di fulcro (11) ed un terzo dispositivo attuatore (39)

essendo atto ad azionare i terzi mezzi di bloccaggio (52) fra una terza posizione di bloccaggio del primo pedale (8) attorno al detto asse di fulcro (11) ed una terza posizione di sgancio.

13.- Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 12, in cui i detti primo, secondo, e terzo dispositivo attuatore (29, 45, 39) sono collegati fra loro per spostare i terzi mezzi di bloccaggio (52) nella relativa posizione di bloccaggio quando i primi ed i secondi mezzi di bloccaggio (26, 40) vengono spostati nelle relative posizioni di sgancio e nella relativa posizione di sgancio quando i primi ed i secondi mezzi di bloccaggio (26, 40) vengono spostati nelle relative posizioni di bloccaggio.

14.- Pedaliera regolabile secondo una qualsiasi delle rivendicazioni da 2 a 13, in cui la prima direzione (4) è una direzione sostanzialmente rettilinea.

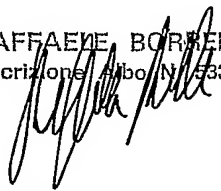
15.- Pedaliera regolabile secondo una qualsiasi delle rivendicazioni da 1 a 9 e comprendente, inoltre, un'asta di comando (14) atta ad azionare un dispositivo di frenatura (15) dell'autoveicolo e comprendente, a sua volta, una seconda vite montata per ruotare attorno ad un proprio secondo asse (14a) longitudinale; il primo pedale (8) essendo accoppiato alla seconda vite tramite

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

un secondo accoppiamento vite-madrevite.

p.i. FERRARI S.P.A.

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533



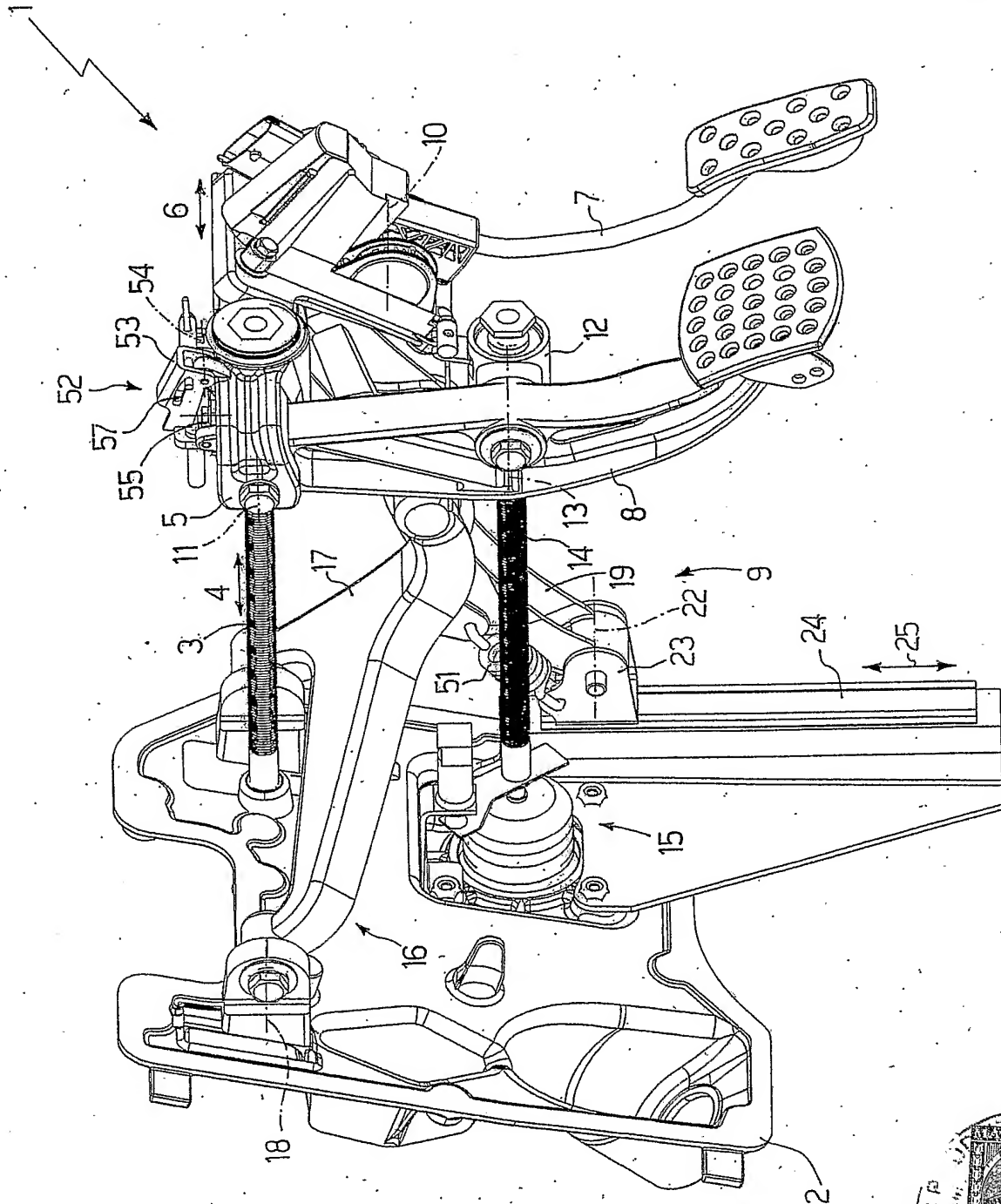
REPUBBLICA ITALIANA
MINISTERO DELL'INDUSTRIA
E DELL'ENERGIA
DIREZIONE
UFFICIO REGIONI
IL SOTTOSCRITTO



RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

BO2003A 000763

Fig.1



RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

p.i. FERRARI S.P.A.

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533



CARTELLI COMMERCIALI
PUBBLICITÀ
UFFICIO COMMERCIALI
IL FURTO ALLO



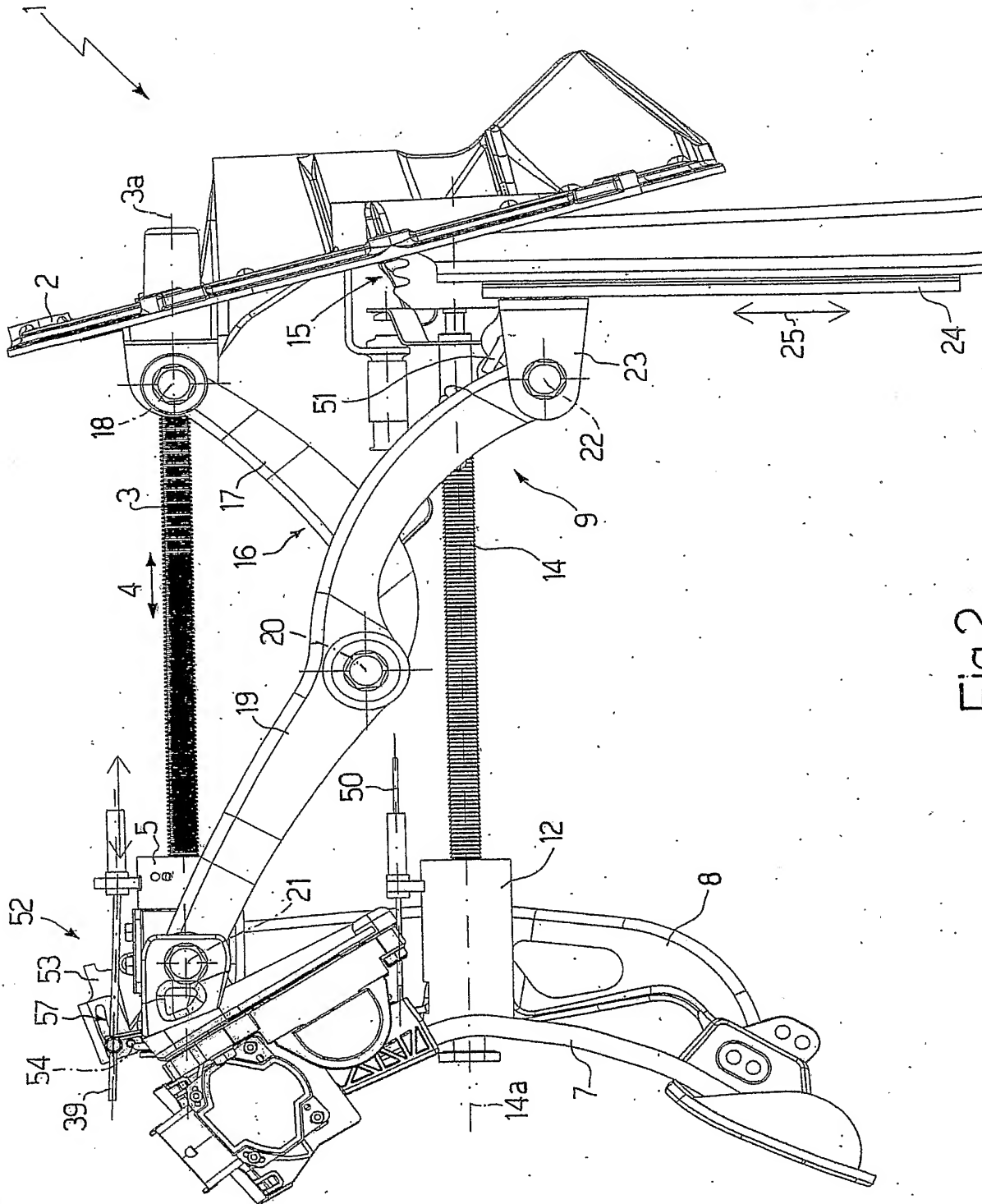
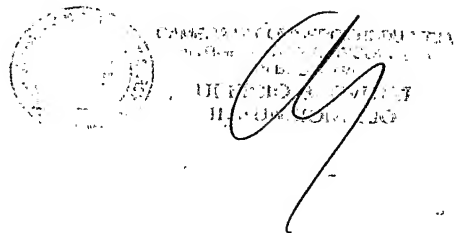


Fig.2

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

p.i. FERRARI S.P.A.

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533



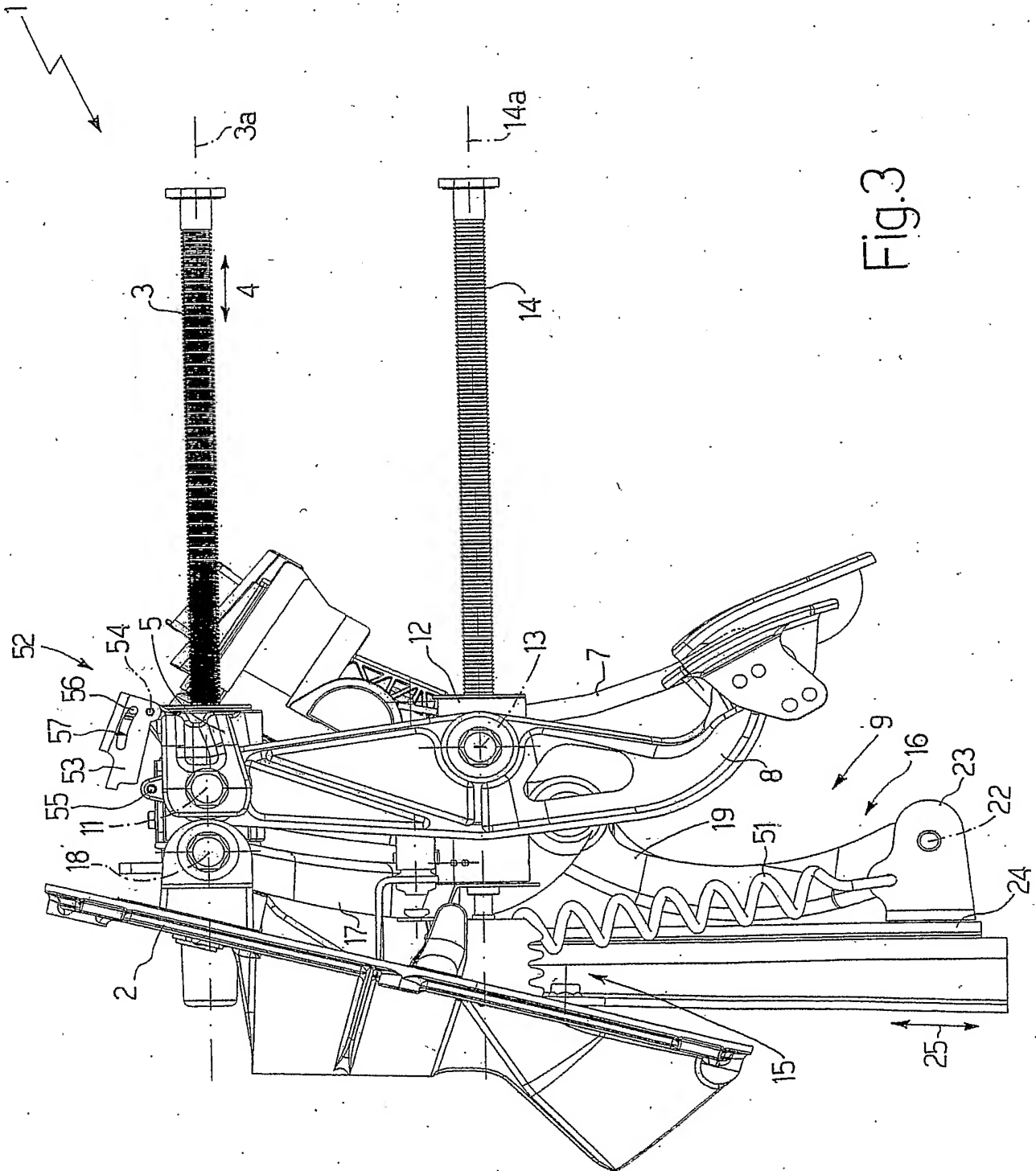


Fig. 3

p.i. FERRARI S.P.A.

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione Albo N. 533

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

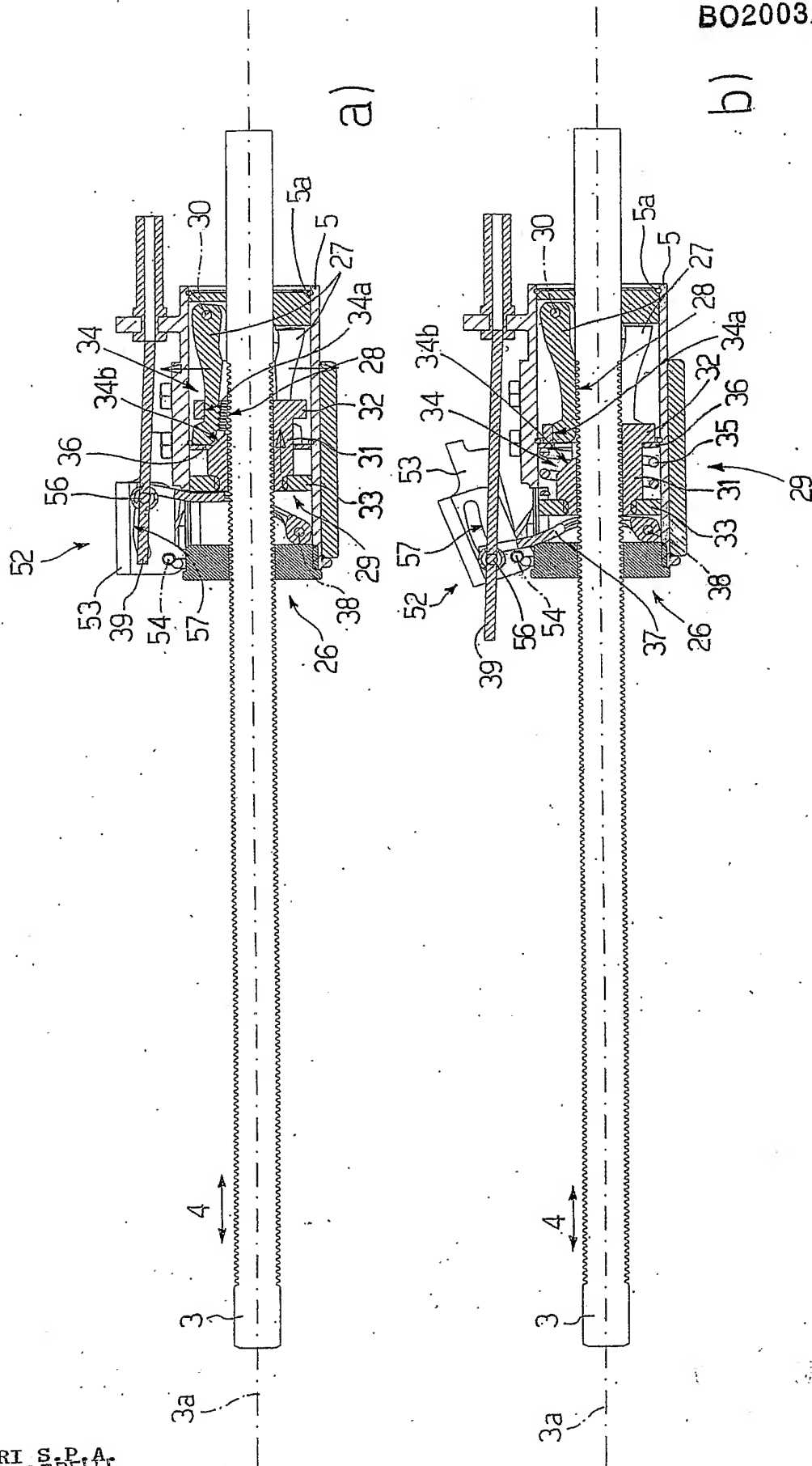


Fig.4

RAFFAELE BORRELLI
Iscrizione N. 533

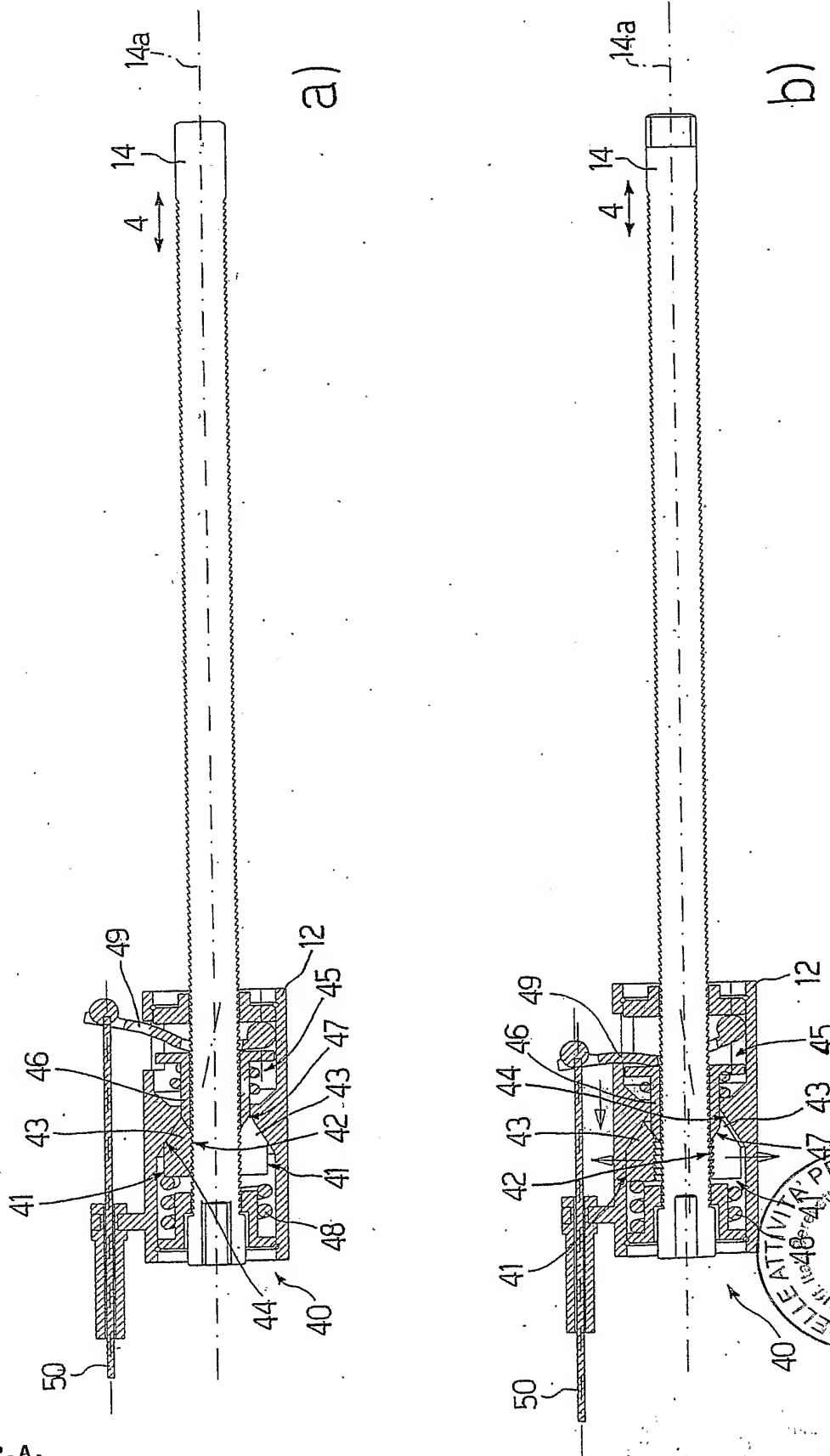


Fig.5

RAFFAEL BORRELLI
Iscritto albo N. 533

p.i. FERRARI S.P.A.

RAFFAEL BORRELLI
Iscritto albo N. 533



[Handwritten signature]

BOV 0001

08 GEN 2004



MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

R O M A

* * * * *

* * * * *

OGGETTO: Domanda di Brevetto per Invenzione
Industriale depositata il 19 dicembre
2003, prot. nr. BO2003A000763, dal titolo:
"PEDALIERA REGOLABILE PER UN AUTOVEICOLO"
a nome: FERRARI S.P.A.

* * * * *

* * * * *

I Sigg. BELLEMO Matteo, BERGADANO Mirko, BOGGIO
Luigi, BONGIOVANNI Simone, BORRELLI Raffaele,
CERBARO Elena, CERNUZZI Daniele, D'ANGELO Fabio,
ECCESTO Mauro, FRANZOLIN Luigi, IMPRODA Alberto,
JORIO Paolo, LO CIGNO Giovanni, LOVINO Paolo,
LUZZATO Chiara, MACCAGNAN Matteo, MANCONI Stefano,
MANGINI Simone, MODUGNO Corrado, PLEBANI Rinaldo,
PRATO Roberto e REVELLI Giancarlo con firma libera
e disgiunta e con la facoltà di farsi sostituire,
domiciliati presso STUDIO TORTA S.r.l. a 10121
Torino, Via Viotti n. 9 Mandatari della Richiedente

la domanda di brevetto in oggetto, chiedono con la presente di poter correggere tramite postilla numerata e firmata il titolo del brevetto indicato sul Prospetto A, al fine di ovviare ad un errore materiale occorso al momento del deposito.

POSTILLA 1) sostituire sul prospetto A il titolo originariamente depositato: "AUTOMOBILE PROVISTA DI UN TETTO APRIBILE" con il titolo esatto "PEDALIERA REGOLABILE PER UN AUTOVEICOLO".

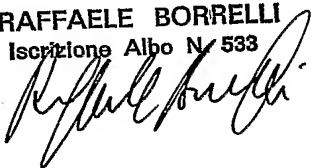
A tale scopo si allegano tre copie del Prospetto A redatto ex-novo

Con osservanza,

Bologna, 08 gennaio 2004

RAFFAELE BORRELLI

Iscrizione Albo N° 533



CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA
ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI BOLOGNA

VISTO: L'Ufficiale Rogante

Giuliano Bertini

